N° 11-626-X au catalogue — N° 068
ISSN 1927-5048
ISBN 978-0-660-07715-4

Aperçus économiques

Repositionnement des fabricants de véhicules automobiles en 2015

par Elizabeth Richards

Date de diffusion : le 3 mars 2017

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros sans frais suivants :

- Service de renseignements statistiques 1-800-263-1136
- Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants 1-800-363-7629
- Télécopieur 1-514-283-9350

Programme des services de dépôt

- Service de renseignements 1-800-635-7943
- Télécopieur 1-800-565-7757

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « Normes de service à la clientèle ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Signes conventionnels dans les tableaux

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0^s	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
^{p}	provisoire
^{r}	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
^{E}	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié
*	valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p<0,05$)

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2017

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'entente de licence ouverte de Statistique Canada.

Une version HTML **est aussi disponible.**

This publication is also available in English.

Repositionnement des fabricants de véhicules automobiles en 2015

par Elizabeth Richards, Direction des études analytiques

Cet article de la série *Aperçus économiques* met en évidence les récentes données concernant les fabricants de véhicules automobiles, l'accent étant mis sur les développements survenus dans l'industrie en 2015 et en 2016. L'article met en contexte les récents événements économiques influant sur la compétitivité de l'industrie et fait ressortir l'interdépendance entre la fabrication automobile au Canada et le marché de détail aux États-Unis. Les fabricants de véhicules automobiles au Canada se sont repositionnés en 2015 en augmentant les investissements et en réorientant la production vers les camions légers. Le présent rapport traite des incidences de ces activités sur les ventes, la production et les bénéfices d'exploitation.

Les tabulations présentées dans ce rapport sont fondées sur des données disponibles dans CANSIM le 15 février 2017.

Aperçu

L'assemblage de véhicules automobiles demeure l'une des plus grandes industries manufacturières du Canada, malgré les nets reculs de la production et des investissements observés au cours de la période qui a suivi la récession. Comme la majorité des véhicules assemblés au Canada sont destinés au marché de détail américain, le rendement des fabricants de véhicules automobiles canadiens subit l'influence de la concurrence mondiale et de la fluctuation des taux de change. Les événements économiques des dernières années définissent les tendances actuelles de l'industrie, qu'il s'agisse des répercussions de la récession mondiale, de la reprise subséquente, ou de la concurrence accrue exercée par les producteurs mexicains rivalisant pour une part du marché. Malgré l'augmentation de la demande sur le marché de détail américain, stimulée par la demande refoulée, les prêts automobiles aux emprunteurs à risque et les faibles prix du pétrole des dernières années, la production des fabricants de véhicules automobiles canadiens est demeurée en deçà des niveaux d'avant la récession jusqu'au début de 2016. Parallèlement à la récente tendance des consommateurs à privilégier les camions légers, les fabricants canadiens ont investi dans la modernisation des usines existantes au début de 2015 et réorienté la production vers les camions légers. Il s'agit d'un important moment tournant pour l'industrie qui a mené à des hausses de production considérables vers la fin de 2015 et au début de 2016.

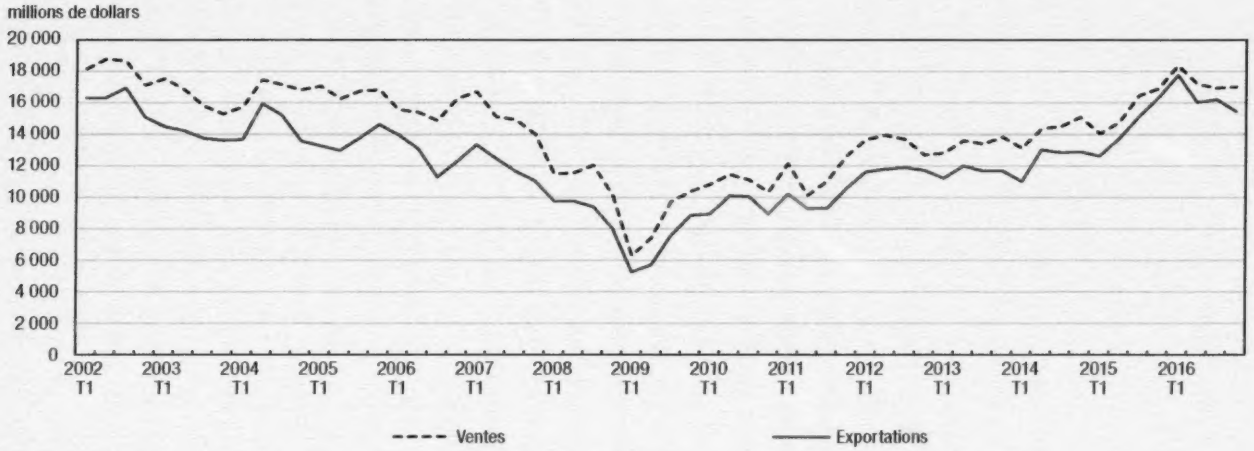
Ce rapport examine de quelle façon l'évolution vers les camions légers à la fin de 2015 et au début de 2016 se reflète dans des indicateurs clés, y compris les investissements faits au début de 2015 et les tendances subséquentes des ventes, de la production, de l'emploi, de la rémunération, des bénéfices et des investissements. L'analyse complémente l'article *Écarts entre le rendement de la fabrication et celui des services dans le secteur de l'automobile après la récession* (Richards, 2017), qui met en évidence les écarts de rendement économique entre les industries automobiles de la fabrication et les industries automobiles participant à la distribution et à la vente au détail de véhicules automobiles et de leurs pièces depuis la récession de 2008-2009.

L'industrie canadienne des véhicules automobiles est étroitement liée au marché de détail américain

Le rendement de l'industrie canadienne de la fabrication de véhicules automobiles est étroitement lié à la demande sur le marché de détail au sud de la frontière, plus des trois quarts des ventes des fabricants étant destinées au marché américain[1]. Dans les dix dernières années, la part des véhicules automobiles assemblés au Canada qui sont exportés est passée de 79,8 % en 2007 à 87,1 % en 2014 et à 93,0 % à 2015, ce qui indique que le marché canadien est de plus en plus lié à la demande étrangère (graphique 1)[2]. Au cours de la dernière récession, la diminution de la demande sur le marché de détail américain et la reprise subséquente de 2010 à 2013 se sont grandement répercutées sur le rendement de l'industrie canadienne de la fabrication de véhicules automobiles. La vigueur soutenue de la demande sur le marché de détail américain dans les dernières années a donné lieu à une forte croissance de la fabrication de véhicules automobiles vers la fin de 2015 et au début de 2016[3].

1. Dans le présent document, la fabrication de véhicules automobiles, ou l'assemblage de véhicules automobiles, renvoie au groupe 3661 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).
2. Il convient de souligner que les exportations de voitures particulières peuvent aussi comprendre des véhicules d'occasion. En 2015, le dollar canadien s'est déprécié par rapport au dollar américain, ce qui a entraîné une croissance de la demande de voitures d'occasion en provenance du Canada aux États-Unis (Owram, 2016). Selon les données de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (2016), qui recueille des données sur les unités produites par les principaux fabricants de véhicules automobiles au Canada, 90,4 % des véhicules ont été exportés tant en 2015 qu'en 2014.
3. Toutes les données trimestrielles utilisées dans le présent article sont désaisonnalisées, sauf indication contraire.

Graphique 1
Ventes et exportations de véhicules automobiles au Canada



Notes : Les exportations de voitures particulières peuvent inclure les voitures d'occasion exportées vers des pays étrangers. « T » est l'abréviation de trimestre.
Sources : Statistique Canada, tableaux CANSIM 304-0014 et 228-0059.

Malgré l'augmentation de la propension à l'exportation, les fabricants de véhicules automobiles canadiens ont fait face à une concurrence accrue de l'étranger ces dernières années, comme en témoigne le fait que le Canada a vu diminuer sa part du marché américain. En dollars courants, le Canada a été à l'origine de 25,4 % des importations américaines de voitures particulières en 2015, en baisse par rapport à 27,4 % en 2007[4]. Au cours de la même période, le Mexique a vu sa part des importations américaines passer de 10,1 % à 14,1 %. Ce changement est plus prononcé dans la catégorie des camions, des autobus et des véhicules à usage spécial, qui inclut également les camions légers. Dans cette catégorie, le Canada a vu sa part du marché américain diminuer de 49,1 % à 7,6 %, alors que le Mexique a vu sa part passer de 44,9 % à 85,4 % au cours de la même période. Les résultats du Canada en matière d'exportation ont souffert d'une perte de part de marché, ce qui pourrait être attribuer à la force du dollar canadien avant la récession (Nye, 2014, p. 2).

De même, le Canada a vu sa part de la production nord-américaine totale de véhicules baisser depuis qu'elle a atteint un sommet de 17,4 % de l'ensemble des unités en 1999[5]. Depuis, la part américaine et canadienne de la production nord-américaine a diminué, alors que la part mexicaine a augmenté. Pour le Canada, les plus fortes diminutions ont été enregistrées après la récession de 2008-2009, sa part de la production étant descendue de 17,0 % en 2010 à 12,7 % en 2015. Au cours de la même période, la part mexicaine de la production nord-américaine a été relativement stable. Les hausses les plus marquées de la part du marché détenue par le Mexique sont survenues avant la récession, soit de 2005 à 2008. Au cours de cette période, la part mexicaine de la production nord-américaine est passée de 10,3 % à 16,8 %, surtout au détriment des États-Unis, qui a connu des baisses de production.

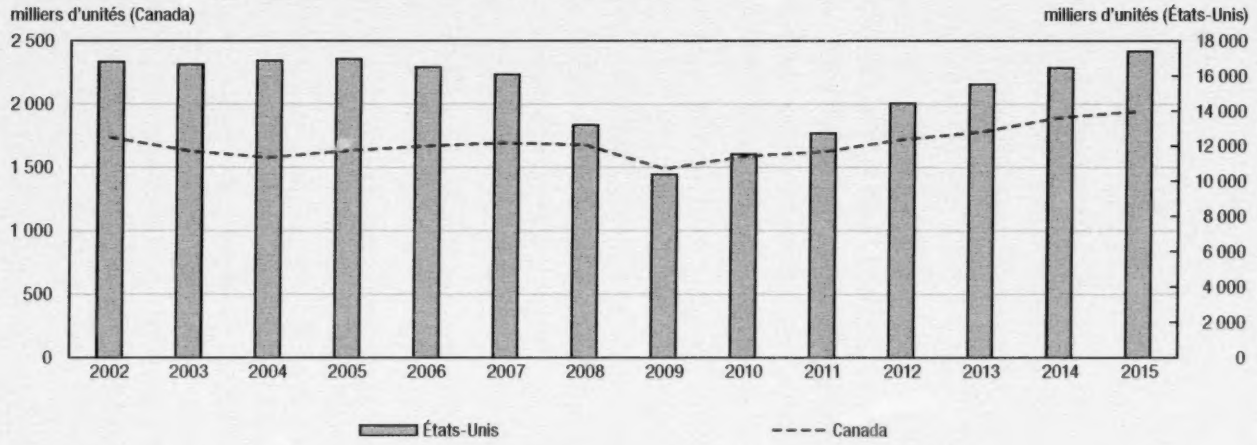
Les consommateurs ont commencé à privilégier les camions légers ces dernières années

Tant au Canada qu'aux États-Unis, les ventes de véhicules automobiles neufs ont nettement baissé au cours de la récession de 2008-2009. Après ces replis, les ventes unitaires de véhicules automobiles neufs se sont partiellement redressées en 2010, progressant de 6,7 % au Canada et de 11,1 % aux États-Unis, et ont continué de croître chaque année par après. En 2015, les ventes de véhicules automobiles neufs dans les deux pays ont atteint des niveaux records (graphique 2). Les hausses observées dans les deux pays après la récession sont surtout attribuables à la croissance des ventes de camions légers.

Plusieurs événements économiques ont contribué à l'augmentation globale de la demande, y compris la nouvelle tendance des consommateurs à privilégier les camions légers. Par exemple, aux États-Unis, le recul des prix de l'essence et l'accès accru des emprunteurs à risque aux prêts automobiles ont entraîné une hausse des ventes de camions légers en 2015 (Bond, 2016, p. 3). De plus, la demande refoulée ou des dépenses réduites

4. L'analyse liée à la part du marché américain s'appuie sur les données que le United States Census Bureau (s.d.) publie sur les importations de voitures particulières, neuves et d'occasion, pour utilisation finale.
5. L'analyse qui suit s'appuie sur les données du United States Department of Transportation (s.d.*a*) relatives aux unités de production pour les voitures particulières et aux véhicules commerciaux. Cette catégorie englobe les voitures particulières, les véhicules commerciaux, les camions, les autobus et les camions légers, tels que les camionnettes, les véhicules utilitaires sport et les minifourgonnettes.

Graphique 2
Ventes de véhicules automobiles neufs aux États-Unis et au Canada



Sources : Statistique Canada, tableau CANSIM 079-0003; Bureau of Economic Analysis, 2017, *Motor Vehicle Unit Retail Sales: Table 6 - Light Vehicle and Total Vehicle Sales*.

relatives aux véhicules automobiles de 2009 à 2014 ont stimulé la récente croissance observée lorsque les consommateurs qui ont attendu plus longtemps avant de remplacer leurs véhicules ont commencé à les échanger (Bond, 2016, p. 3-4). Bien que l'âge moyen des véhicules en exploitation aux États-Unis affiche une tendance à la hausse depuis le milieu des années 1990, le rythme de la croissance s'est accéléré après la récession. En effet, l'âge moyen des véhicules est passé de 10,3 à 11,4 ans de 2009 à 2013[6]. En 2014, l'âge moyen des véhicules en exploitation est demeuré à 11,4 ans, puis il a augmenté légèrement pour atteindre 11,5 ans en 2015 (IHS Automotive, 2015). Une conjoncture économique semblable a contribué à faire croître la demande de camions légers au Canada. Richards (2017) présente une analyse des récents développements économiques sur le marché de détail canadien.

Les fabricants de véhicules automobiles canadiens ont réorienté leur production vers les camions légers en 2015

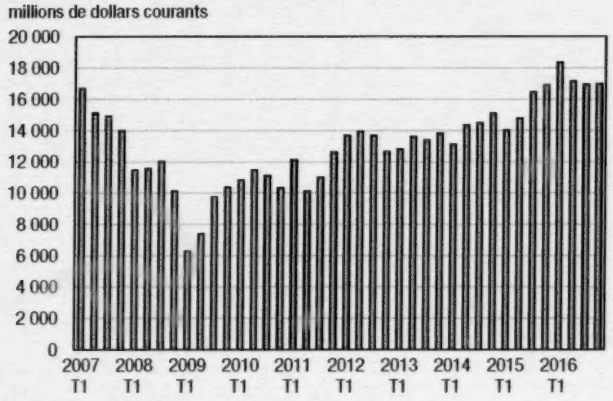
Les changements de préférences des consommateurs en faveur des camions légers a coïncidé avec une réorientation semblable de la fabrication de véhicules automobiles. Depuis la récession de 2008-2009, les fabricants canadiens ont accru leur production de camions légers. De 2010 à 2015, la proportion des camions légers produits est passée de 53,1 % à 60,8 % de la production totale de véhicules légers au Canada, sous l'effet de la croissance liée aux véhicules utilitaires sport[7].

Les ventes des fabricants de véhicules automobiles ont fortement baissé lors de la récession de 2008-2009, par suite de la diminution de la demande sur le marché de détail américain. Malgré le redressement rapide du marché de détail américain, les ventes des fabricants au Canada n'ont que récemment dépassé les niveaux d'avant la récession, cette industrie manufacturière ayant mis plus de temps que d'autres à reprendre le terrain perdu lors de la récession[8]. Plus récemment, en 2015, à mesure que les fabricants de véhicules automobiles se sont repositionnés en réorientant leur production vers les camions légers et en investissant dans la modernisation des usines, l'industrie a amorcé une période de croissance.

Après un recul au premier trimestre de 2015 lié à la modernisation des usines, les ventes en dollars courants des fabricants de véhicules automobiles ont affiché une nette croissance vers la fin de 2015 et au début de 2016. Les ventes ont récemment atteint un sommet au premier trimestre de 2016, à la faveur d'une hausse de 8,7 % qui les a portées au plus haut niveau observé depuis le troisième trimestre de 2002. En raison d'interruptions de l'approvisionnement liées au séisme d'avril 2016 au Japon, les ventes ont fléchi de 6,5 % au deuxième trimestre de 2016 (Statistique Canada, 2016a). Bien que les ventes aient resté en deçà du niveau atteint au premier trimestre de 2016, les ventes ont augmenté de 11,8 % en 2016. Les hausses enregistrées à la fin de 2015 et en 2016 découlaient en partie de la majoration des prix et de la réorientation de la production vers les camions légers.

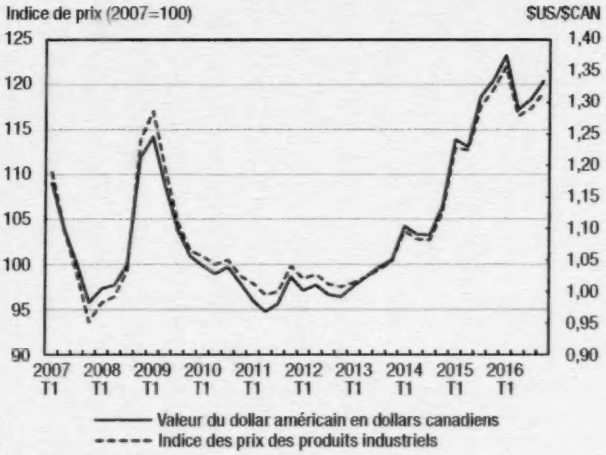
6. L'analyse repose sur les données du United States Department of Transportation (s.d.*b*) pour la période allant jusqu'à l'année de référence 2014.
7. Données de DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2016). L'auteure remercie sincèrement Denis DesRosiers, de DesRosiers Automotive Consultants Inc. (www.DesRosiers.ca), des données qu'il a fournies pour le présent article et des importants commentaires qu'il a formulés à titre d'examinateur.
8. Bernard (2013) présente une analyse de la reprise ayant suivi immédiatement la récession.

Graphique 3
Ventes des fabricants de véhicules automobiles au Canada



Note : « T » est l'abréviation de trimestre.
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 304-0014.

Graphique 4
Indice de prix des véhicules fabriqués au Canada et valeur du dollar américain par rapport au dollar canadien



Note : « T » est l'abréviation de trimestre.
Sources : Statistique Canada, tableaux CANSIM 329-0077 et 176-0064.

D'importantes variations du taux de change canadien ont influé sur les prix des véhicules automobiles et les ventes de véhicules automobiles ces dernières années. Au dernier trimestre de 2014, l'Indice des prix des produits industriels (IPPI) pour les véhicules automobiles a crû de 3,0 % et a poursuivi sa tendance à la hausse, progressant de 6,7 % au premier trimestre de 2015 (graphique 4). Après un léger recul au deuxième trimestre de 2015, l'IPPI a augmenté pendant trois trimestres consécutifs. Les hausses de prix survenues en 2015 ont coïncidé avec la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain.

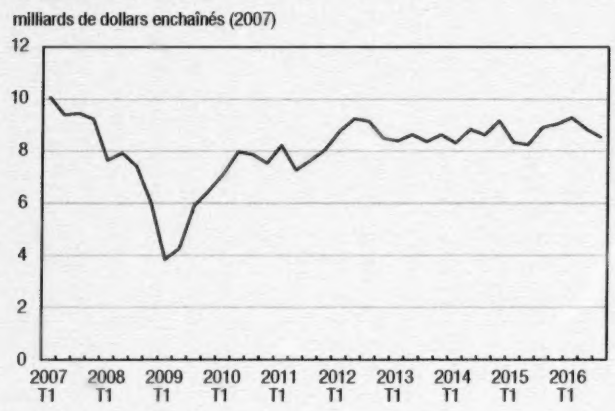
Comme la plus grande partie de l'assemblage des véhicules automobiles au Canada se concentre dans le Sud-Ouest de l'Ontario et que le produit chemine rapidement le long de la chaîne d'approvisionnement automobile, les fournisseurs de pièces sont souvent situés à proximité, en Ontario et dans le Nord des États-Unis. Les fabricants de véhicules automobiles négocient généralement les ententes sur les prix avec les fournisseurs de pièces des États-Unis, du Canada et d'autres pays tout au long de l'année. Dans ces contrats, les prix peuvent être établis en dollars américains. Au quatrième trimestre de 2014, le dollar américain s'est apprécié de 4,3 % par rapport au dollar canadien et encore de 9,3 % au premier trimestre de 2015 (graphique 4). Après une légère dépréciation au deuxième trimestre de 2015, le dollar américain a continué de s'apprécier jusqu'au deuxième trimestre de 2016.

La production de véhicules automobiles s'est accélérée à la fin de 2015 et au début de 2016

À l'instar des ventes en dollars courants, la croissance du produit intérieur brut réel, une mesure du volume de véhicules automobiles produits, a ralenti au début de 2015 pour ensuite s'accélérer au courant de l'année. La production a baissé au début de 2015, tandis que les principaux fabricants canadiens investissaient dans la modernisation des usines existantes (Bounajm, 2015, p.6 et 7). Après ces investissements, la production s'est accrue de 8,1 % au troisième trimestre de 2015 et de 1,4 % au quatrième trimestre (graphique 5). La production a continué de s'accélérer au premier trimestre de 2016, progressant de 2,7 % et dépassant pour la première fois les niveaux d'avant la récession (fin de 2007). La production a ralenti au deuxième et au troisième trimestre de 2016, après le récent sommet atteint au premier trimestre.

Les volumes des exportations de voitures particulières et de camions légers ont aussi nettement augmenté vers la fin de 2015 et au début de 2016. Après un repli au premier trimestre de 2015, les volumes des exportations ont crû vers la fin de 2015, dépassant les niveaux d'avant la récession pour la première fois au quatrième trimestre de 2015. Les volumes des exportations ont continué de croître, progressant de 7,7 % au premier trimestre de 2016 pour atteindre leur plus haut niveau depuis le début de 2006.

Graphique 5
Produit intérieur brut réel des fabricants de véhicules automobiles, Canada



Note : « T » est l'abréviation de trimestre.
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 379-0031.

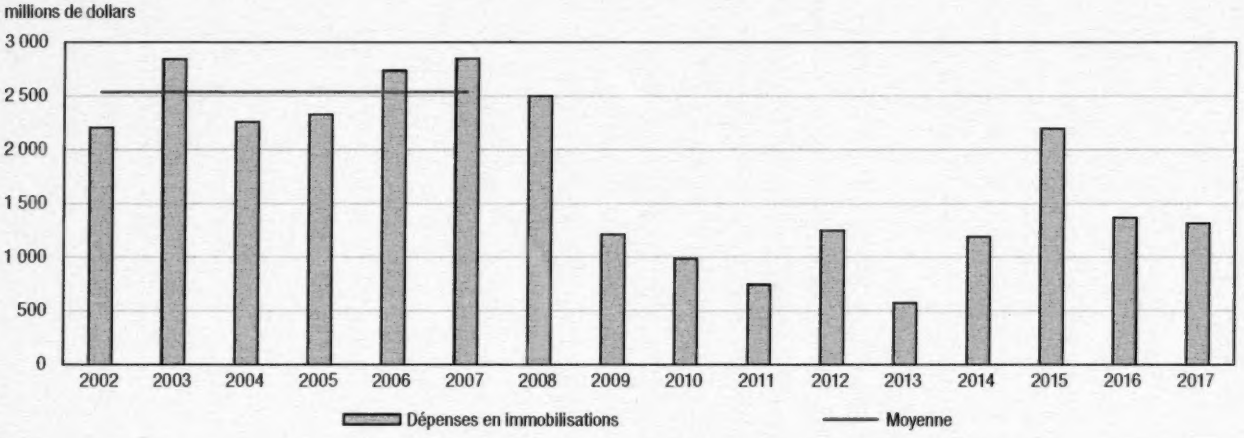
Les investissements en véhicules automobiles sont demeurés modestes malgré les hausses observées en 2015

Les dépenses en immobilisations dans les usines d'assemblage de véhicules automobiles sont généralement restées faibles au cours de la période qui a suivi la récession, si ce n'est une hausse marquée en 2015 (graphique 6). Certains fabricants de véhicules automobiles ont modernisé leurs usines existantes au début de 2015 (Bounajm, 2015, p.6 et 7). Les investissements sont retournés à des niveaux inférieurs en 2016 et d'après les perspectives, vont diminuer en 2017. Au cours des cinq années précédant la récession, les investissements en machines et matériel pour les usines d'assemblage de véhicules automobiles ont atteint en moyenne 2,5 milliards de dollars par an et ils sont passés à 2,8 milliards de dollars en 2007. Les investissements ont diminué de 12,1 % pour s'établir à 2,5 milliards de dollars en 2008 et sont descendus à 1,2 milliard de dollars en 2009. Abstraction faite de la hausse observée en 2015, les investissements des dernières années sont demeurés faibles comparativement aux niveaux d'avant la récession.

Depuis la récession de 2008-2009, le gouvernement fédéral canadien a consenti des prêts à plusieurs entreprises de fabrication de véhicules automobiles et de pièces pour véhicules automobiles au moyen du Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile (FISA). Le FISA avait pour objectif de favoriser la recherche et le développement, améliorer les technologies axées sur l'économie de carburant et d'accroître la compétitivité du Canada (gouvernement du Canada, s.d.*a*). Quelques-uns des projets financés depuis la récession étaient liés à l'économie de carburant (gouvernement du Canada, s.d.*b*).

Par contraste, les dépenses en immobilisations au Mexique ont augmenté de façon marquée avant la récession et se sont redressées relativement vite à la suite des bas niveaux enregistrés pendant la récession. De 2005 à 2008, période pendant laquelle le Mexique a vu croître rapidement sa part de la production nord-américaine, la formation brute de capital fixe pour les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques s'est accrue de 43,5%[9]. Au cours de cette période, le dollar canadien s'est

Graphique 6
Dépenses en immobilisations dans les industries de la fabrication de véhicules automobiles selon l'année et moyenne de 2002 à 2007, Canada



Note : Les données sur les dépenses en immobilisations ne sont pas disponibles sur une base trimestrielle. En raison de changements méthodologiques, les données de 2002 à 2012 ne sont pas directement comparables aux données de 2013 à aujourd'hui. Les données de 2016 sont provisoires et seront révisées. Les prévisions de 2017 seront révisées selon les estimations provisoires dans la prochaine diffusion des données de l'Enquête sur les immobilisations et réparations. Les données sur les dépenses en immobilisations sont recueillies à l'échelle des entreprises, contrairement aux données sur les ventes et la production du secteur de la fabrication, qui sont recueillies à l'échelle des établissements.
Source : Statistique Canada, Enquête sur les immobilisations et réparations.

9. Prière de consulter OCDE (2016). Il convient de souligner que les données sont seulement disponibles pour les véhicules automobiles, les pièces pour véhicules automobiles et les carrosseries et remorques de véhicules automobiles collectivement, et non selon l'industrie.

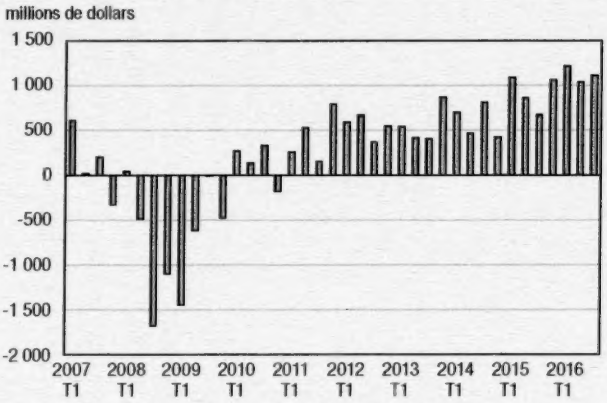
apprécié par rapport au dollar américain. Les investissements sont remontés aux niveaux d'avant la récession dès 2011 au Mexique, alors que les dépenses au Canada sont restées faibles jusqu'en 2015. De même, d'importants investissements visant la construction de nouvelles usines au Mexique ont été annoncés depuis la récession (Bond, 2016, p. 7). Aucune nouvelle usine n'a été ouverte au Canada depuis 2008 (Bond, 2016, p. 7).

Hausse des bénéfices liée au virage vers les camions légers et à l'affaiblissement du dollar

Les fabricants de véhicules automobiles et les fabricants de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles ont fait état d'importantes pertes d'exploitation au cours de la récession de 2008-2009, à partir du deuxième trimestre de 2008 (graphique 7). Les fabricants de véhicules automobiles ont affiché des pertes s'élevant à 4,7 milliards de dollars du deuxième trimestre de 2008 au premier trimestre de 2009. En 2010, les fabricants ont recommencé à réaliser des bénéfices d'exploitation, et les bénéfices étaient généralement à la hausse ces dernières années. Au dernier trimestre de 2015, les bénéfices ont augmenté de façon marquée et sont demeurés élevés au cours des trois premiers trimestres de 2016, atteignant un sommet de 1,2 milliard de dollars au premier trimestre de 2016. De même, les marges bénéficiaires d'exploitation, qui représentent le ratio des bénéfices d'exploitation aux revenus d'exploitation, ont connu une forte hausse en 2015 et sont demeurées élevées en 2016. Les marges bénéficiaires se sont redressées après la récession, atteignant en moyenne 2,6 % en 2013 et en 2014. Ce pourcentage est passé à 3,9 % à la fin de 2015, a atteint un sommet récent de 4,4 % au premier trimestre de 2016 et est demeuré élevé au deuxième et au troisième trimestre de 2016.

Les revenus des fabricants de véhicules automobiles ont augmenté par suite de l'importance accrue accordée aux camions légers à marge bénéficiaire plus élevée dans la composition des modèles (Bond, 2016, p. 10). À mesure que la production s'est accélérée vers la fin de 2015 et au début de 2016 après la modernisation des usines, les bénéfices d'exploitation se sont accrus. La dépréciation du dollar canadien, qui a contribué à la majoration des prix des véhicules automobiles en 2015 et mené à la croissance des revenus, a aussi incité les fabricants à accroître leur production (Bond, 2016, p. 10 et 11).

Graphique 7
Bénéfices d'exploitation des fabricants de véhicules automobiles et des fabricants de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles, Canada



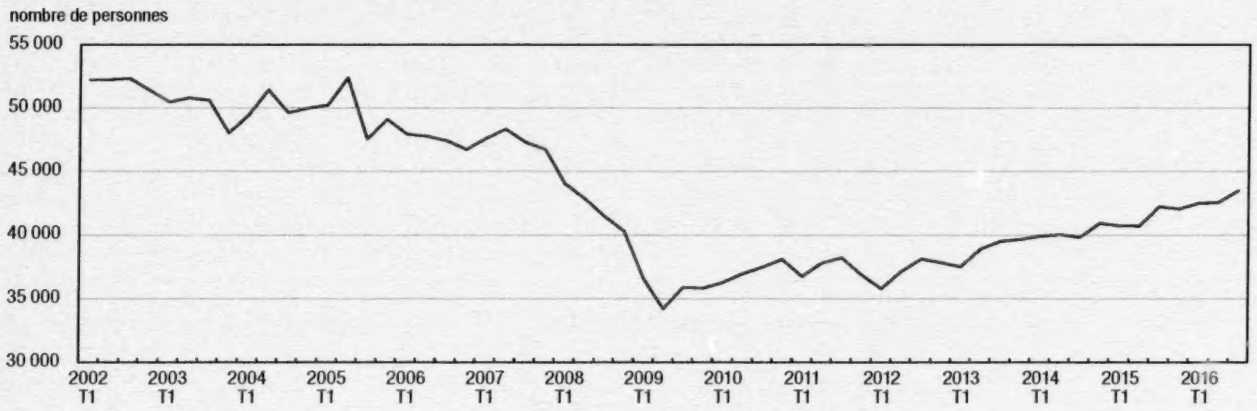
Notes : Les données de cette série incluent les bénéfices d'exploitation des fabricants de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles et ne sont pas désaisonnalisées. Les données sur les bénéfices d'exploitation sont produites à l'échelle des entreprises, alors que les autres séries de données incluses dans le présent document sont produites à l'échelle des établissements. « T » est l'abréviation de trimestre.
Source : Statistique Canada, Statistiques financières trimestrielles des entreprises.

Augmentation du recours aux heures supplémentaires vers la fin de 2015 et au début de 2016 pour atteindre les cibles de production

L'emploi a progressé plus lentement que la production à la fin de 2015, ce qui indique qu'une augmentation de l'intensité du travail chez les travailleurs dans les usines d'assemblage de véhicules automobiles a contribué à la hausse de la production (graphique 8). Le niveau d'emploi a diminué légèrement au début de 2015, puis a augmenté de 3,7 % au troisième trimestre. Après cette hausse, l'emploi a légèrement augmenté. Pour satisfaire à la demande accrue vers la fin de 2015, les fabricants ont augmenté leur recours aux heures supplémentaires, la moyenne des heures travaillées par semaine atteignant 49,8 en octobre 2015[10]. Par contraste, le nombre d'heures travaillées était en moyenne de 37,9 en 2013 et variait entre 32,5 et 38,3 en 2014.

10. Les données sur le nombre d'heures travaillées proviennent de Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0032. Les données ne sont pas disponibles pour tous les mois. Les données d'octobre 2015 sont de moindre qualité que celles des autres mois analysés.

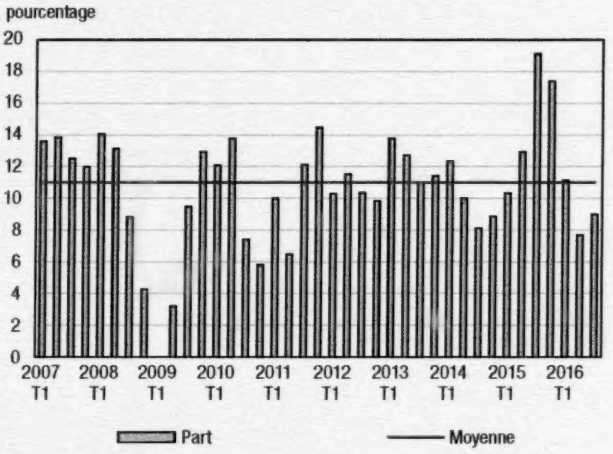
Graphique 8
Emploi dans les industries de la fabrication de véhicules automobiles, Canada



Notes : Les données de la série trimestrielle sur l'emploi des fabricants de véhicules automobiles ne sont pas désaisonnalisées. « T » est l'abréviation de trimestre.
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0023.

L'augmentation du nombre d'heures travaillées correspondait à une hausse de la rémunération des heures supplémentaires en proportion de la rémunération totale à la fin de 2015. De la période préalable à la récession jusqu'à récemment, la rémunération des heures supplémentaires représentait en moyenne 11,0 % de la rémunération totale (graphique 9). La part représentée par la rémunération des heures supplémentaires a augmenté au cours des trois premiers trimestres de 2015, atteignant un sommet de 19,1 % au troisième trimestre. Malgré le faible recul enregistré au quatrième trimestre, la part représentée par la rémunération des heures supplémentaires est restée élevée, se situant à 17,4 %, ce qui indique que la contribution des heures supplémentaires à la rémunération à la fin de 2015 demeurait plus importante que par les années précédentes. Au deuxième trimestre de 2016, la part représentée par la rémunération des heures supplémentaires a diminué parallèlement au repli de la production, et elle s'est maintenue à des niveaux inférieurs au troisième trimestre.

Graphique 9
Part de la rémunération hebdomadaire moyenne et de la rémunération moyenne de 2007 à aujourd'hui représentée par la rémunération des heures supplémentaires, Canada

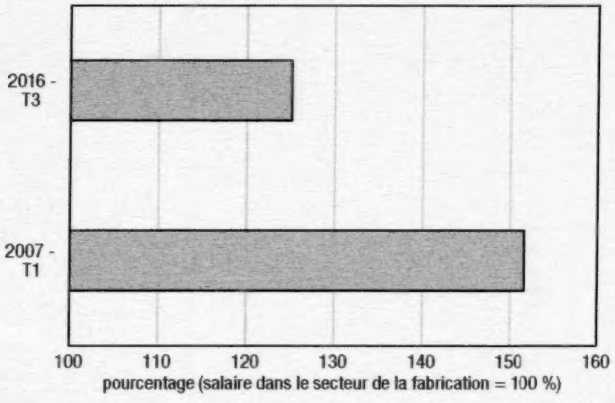


Notes : Les données pour le premier trimestre de 2009 ne sont pas disponibles en raison de problèmes relatifs à la qualité des données. Les données de cette série ne sont pas disponibles sur une base désaisonnalisée. « T » est l'abréviation de trimestre.
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0026.

Diminution des salaires relatifs chez les fabricants de véhicules automobiles par rapport aux niveaux d'avant la récession

Bien que les employés des usines d'assemblage de véhicules automobiles continuent de gagner un salaire relativement élevé en dollars comparativement à la moyenne dans le secteur de la fabrication, le salaire relatif dans l'industrie a baissé par rapport aux niveaux d'avant la récession. La croissance de la rémunération dans l'ensemble du secteur de la fabrication a devancé celle observée dans l'industrie de l'assemblage de véhicules automobiles depuis la période préalable à la récession. Avant la récession, la rémunération des employés affectés à l'assemblage de véhicules automobiles était plus de 50,0 % plus élevée que celle des employés du secteur de la fabrication (graphique 10). Au troisième trimestre de 2016, les employés travaillant dans l'industrie des véhicules automobiles gagnaient 24,9 % de plus que les employés du secteur de la fabrication dans son ensemble. La rémunération dans le secteur de la fabrication a augmenté de 12,2 % de 2010 à 2015, progressant chaque année, alors que la rémunération des employés affectés à l'assemblage de véhicules automobiles a baissé de 3,4 % au cours de la même période. De même, la rémunération horaire moyenne aux États-Unis a diminué légèrement au cours de cette période (United States Department of Labor, s.d.). Pendant la récession, la main d'œuvre au Canada a connu certains changements démographiques, le nombre de départs à la retraite dans l'industrie ayant augmenté (Statistique Canada, 2016b). Par contraste, la rémunération des grossistes et des détaillants de véhicules automobiles s'est accrue depuis la récession[11].

Graphique 10
Salaire relatif dans le secteur de l'automobile comparativement au secteur de la fabrication, Canada



Note : « T » est l'abréviation de trimestre.
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0026.

Conclusion

Les fabricants de véhicules automobiles canadiens sont fortement intégrés aux chaînes de valeurs mondiales du secteur de l'automobile. Parce que la majorité des véhicules assemblés au Canada sont destinés au marché américain, le rendement de l'industrie peut subir l'influence d'une concurrence mondiale accrue et des fluctuations des taux de change. La hausse de la demande sur le marché de détail aux États-Unis au cours de la période post-récession découlait de la nouvelle tendance des consommateurs à privilégier les camions légers, en raison notamment des faibles prix du pétrole, des prêts automobiles consentis aux emprunteurs à risque et de la demande refoulée. Ces événements économiques ont contribué aux récents niveaux records de demande sur le marché de détail américain. Malgré la vigueur soutenue de la demande sur le marché de détail américain, la production de véhicules automobiles au Canada est demeurée en deçà des niveaux préalables à la récession jusqu'au début de 2016, du fait que les fabricants ont vu leur part de marché diminuer après la récession et que les investissements en immobilisations dans l'industrie ont ralenti.

En 2015, les fabricants de véhicules automobiles canadiens se sont repositionnés après une lente reprise suivant la récession. Les fabricants ont investi dans le réoutillage des usines existantes au début de 2015 et réorienté leur production vers les camions légers, ce qui a mené à une croissance des investissements et à une accélération de la production vers la fin de l'année. La production a dépassé les niveaux d'avant la récession pour la première fois au début de 2016. Les récentes tendances des bénéfices d'exploitation reflètent aussi le repositionnement de l'industrie. Les bénéfices ont progressé vers la fin de 2015 et les marges bénéficiaires se sont légèrement accrues en 2015, du fait que les prix dans l'industrie ont augmenté parallèlement à l'affaiblissement du dollar canadien et que l'industrie s'est réorientée vers les véhicules à marge bénéficiaire plus élevée. Comparativement à la production et à d'autres indicateurs, l'emploi a connu une croissance plus faible, les fabricants augmentant leur recours aux heures supplémentaires pour satisfaire à la demande accrue.

11. Richards (2017) présente une analyse des écarts de croissance de la rémunération après la récession.

Références

Association canadienne des constructeurs de véhicules. 2016. Totalisation spéciale : production de véhicules automobiles au Canada selon le fabricant et le produit pour 2015 et 2014.

Bernard, A. 2013. *Tendances récentes dans les industries automobiles canadiennes*. Aperçus économiques, nº 26. Produit nº 11-626-X au catalogue de Statistique Canada. Ottawa : Statistique Canada.

Bond, S. 2016. *Canada's Motor Vehicle Manufacturing Industry: Industrial Outlook Spring 2016*. Ottawa : Le Conference Board du Canada.

Bounajm, F. 2015. *Canada's Motor Vehicle Manufacturing Industry: Industrial Outlook Spring 2015*. Ottawa : Le Conference Board du Canada.

Bureau of Economic Analysis. 2017. *Motor Vehicle Unit Retail Sales: Table 6 – Light Vehicle and Total Vehicle Sales*. Données mensuelles de 1993 à 2016. Disponible au lien suivant : https://www.bea.gov/national/xls/gap_hist.xlsx (consulté le 14 février 2017).

DesRosiers Automotive Consultants Inc. 2016. Totalisation spéciale : production nord-américaine de véhicules, nombre d'unités pour le Canada, de 2000 à 2015.

Gouvernement du Canada. s.d.*a*. *Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile — Détails du programme*. Dernière mise à jour le 15 mars 2013. Disponible au lien suivant : https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/fra/am02258.html (consulté le 28 juin 2016).

Gouvernement du Canada. s.d.*b*. *Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile — Les projets financés à ce jour*. Dernière mise à jour le 5 août 2015. Disponible au lien suivant : https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/fra/am02366.html (consulté le 30 août 2016).

IHS Automotive. 2015. *Average Age of Light Vehicles in the U.S. Rises Slightly in 2015 to 11.5 Years, IHS Reports*. Communiqué. Disponible au lien suivant : http://www.businesswire.com/news/home/20150729005398/en/Average-Age-Light-Vehicles-U.S.-Rises-Slightly (consulté le 16 janvier 2017).

Nye, J. 2014. *A Look at the Recovery of the Canadian Auto Sector since the 2008-09 Recession*. Services économiques RBC, recherche, analyse actuelle. Disponible au lien suivant : http://www.rbc.com/economics/economic-reports/pdf/other-reports/Auto_May_2014.pdf (consulté le 4 janvier 2017).

OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques). 2016. *Comptes nationaux détaillés, SCN 1993 : Formation de capital par activité – CITI rév. 4 (édition 2016)* (tableau). Statistiques de l'OCDE sur les comptes nationaux (base de données). DOI : http://dx.doi.org/10.178702cec3128-fr.

Owram, K. 2016. « The low loonie is attracting Americans to Canada's used cars – and that may mean higher prices for you ». *Financial Post*. 25 janvier. Disponible au lien suivant : http://business.financialpost.com/news/transportation/the-low-loonie-is-attracting-americans-to-canadas-used-cars-and-that-may-mean-higher-prices-for-you.

Richards, E. 2017. *Écarts entre le rendement de la fabrication et celui des services dans le secteur de l'automobile après la récession*. Aperçus économiques, nº 067. Produit nº 11-626-X au catalogue de Statistique Canada. Ottawa : Statistique Canada.

Statistique Canada. 2015. Enquête mensuelle sur les industries manufacturières, décembre 2015. *Le Quotidien*. 16 février 2016. Produit nº 11-001-X au catalogue de Statistique Canada. Disponible au lien suivant : http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/160216/dq160216a-fra.htm (consulté le 7 septembre 2016).

Statistique Canada. 2015. Enquête mensuelle sur les industries manufacturières, juillet 2015. *Le Quotidien*. 16 septembre. Produit nº 11-001-X au catalogue de Statistique Canada. Disponible au lien suivant : http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/150916/dq150916a-fra.htm (consulté le 7 septembre 2016).

Statistique Canada. 2016*a*. Enquête mensuelle sur les industries manufacturières, mai 2016. *Le Quotidien*. 15 juillet 2016. Produit nº 11-001-X au catalogue de Statistique Canada. Disponible au lien suivant : http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/160715/dq160715a-fra.htm (consulté le 7 septembre 2016).

Statistique Canada. 2016*b*. Totalisation spéciale : participants à l'enquête déclarant avoir cessé de travailler parce qu'ils ont pris leur retraite, d'après l'Enquête sur la population active. Produite par la Division de l'Enquête sur la population active.

United States Census Bureau. s.d. *U.S. Imports from Canada by 5-digit End-Use Code (In thousands of dollars)* (tableau). Dernière mise à jour le 17 novembre 2016. Disponible au lien suivant : https://www.census.gov/foreign-trade/statistics/product/enduse/imports/c1220.html (consulté le 16 janvier 2017).

United States Department of Labor. s.d. *Average hourly earnings of production and nonsupervisory employees, motor vehicles and parts, not seasonally adjusted* (tableau et graphique). Données mensuelles de 2006 à 2016. Disponible au lien suivant : https://data.bls.gov/timeseries/CEU3133600108?amp%253bdata_tool=XGtable&output_view=data&include_graphs=true (consulté le 16 janvier 2017).

United States Department of Transportation. n.d.*a*. *Table 1-23: World motor Vehicle Production, Selected Countries (Thousands of vehicles)*. Données annuelles de 1961 à 2014. Disponible au lien suivant : https://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_23.html_mfd (consulté le 21 février 2017).

United States Department of Transportation. n.d.*b*. *Table 1-26: Average Age of Automobiles and Trucks in Operation in the United States*. Données annuelles de 1995 à 2014. Disponible au lien suivant : https://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_26.html_mfd (consulté le 16 janvier 2017).